Heft 4 — 1916 (2. Jahrgang) Einzelheft 10 Pfennig Viertelj. (13 Nrn.) M. 1,30

Deutschland zur See

Unabhängige Wochenschrift

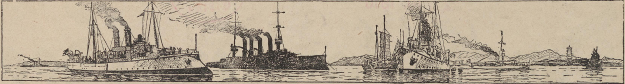
zur Förderung der deutschen Seegeltung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank“, Berlin SW 68, Kochstr. 28/29

Herausgeber: Vize-Admiral z. D. Hermann Kirchhoff und Rudolf Wagner



Kleiner Kreuzer im Kieler Hafen



Die deutsche Handelsflotte im Kriege

Bei Ausbruch des Weltkrieges und Englands Hinzutritt zu den Feinden der Mittelmächte wurde das gewaltige Netz des Überseeverkehrs, das deutsche Tatkraft und Zähigkeit in mehr als siebzigjährigem schweren Ringen um die ganze Welt gespannt hatte, mit jähem Ruck zerrissen. Die Brücken, die die deutsche Handelsflotte zum Vorteil aller Völker, besonders aber zum Wohle des eigenen Volkes, über die Ozeane geschlagen hatte, so daß die Meereswüsten die Völker nicht mehr trennten, sondern verbanden, mußten abgebrochen und eingezogen werden. Die einst überall in imponierender Zahl auftretende deutsche Handelsflagge verschwand schnell von den Weltmeeren; teils suchte sie den Schutz neutraler Häfen, teils wurde sie das Opfer der zahllosen feindlichen Jagdschiffe, und nur wenigen gelang es, einen Hafen in der Heimat zu erreichen. Selbst die Handelsschiffe in den europäischen und in den Deutschland nächstgelegenen Gewässern konnten zum großen Teil nicht zurückkehren, da z. B. England und Rußland sie in den kritischen Tagen vor Kriegsausbruch in rechtswidriger Weise am Auslaufen verhinderten und bei Kriegsausbruch sofort beschlagnahmten.

Der Schutz, den die Kriegsflotte der Handelsschiffahrt gewähren sollte, hatte versagt und mußte nach Lage der Dinge versagen. Die Zahl unserer Kriegsschiffe im Auslande war für diese Aufgabe zu gering, auch fehlte ihnen, besonders nach dem Fall Tsingtaus, jeder Stützpunkt, sie waren selber vogelfrei und eine sichere Beute der jagenden feindlichen Geschwader; die Heimatsflotte hatte andere wichtigere Aufgaben zu erfüllen und tat das ihre, wenn sie bis zu einem gewissen Grade die Nord- und die Ostsee der Handelsschiffahrt frei hielt. Deutschlands höchst ungünstige Lage zum offenen Weltmeer machte es der mächtigen englischen Flotte nur zu leicht, den deutschen Überseehandel zu sperren. Hätte England eine ähnliche geographische Lage wie Deutschland, so würde im Falle eines Krieges mit einer größeren Seemacht selbst seine meerbeherrschende Flotte gegenüber der Aufgabe des Handelsschutzes versagen.

Es ist niemals von deutscher Seite versucht worden, in Abrede zu stellen, daß die deutsche Handelsschiffahrt durch den Weltkrieg den schwersten Schlag empfangen hat, der ihr gegeben werden konnte. Nicht allein der gesamte Geschäftsbetrieb hat aufgehört, sondern schwere unmittelbare Verluste an wertvollstem Schiffsmaterial haben sie betroffen, und ein großer Teil der früheren Ausgaben geht weiter, neue für Fürsorge sind hinzugetreten. Was diesen Einbußen, Verlusten und Ausgaben an Einnahmen aus dem Kriege gegenübersteht, darf zurzeit nicht bekanntgegeben werden, kann aber das Soll in keiner Weise decken. Es ist also keineswegs ein rosiges Gegenwartsbild, das die deutsche Handelsschiffahrt im Augenblick bietet, aber es ist doch weit von dem entfernt, was ihre Feinde ihr wünschen, und im Schoße der deutschen Handelsmarine selbst ist man himmelweit von jeder Verzagtheit entfernt und blickt mit Vertrauen in die Zukunft, deren Gunst man mit erprobter Genialität und Energie erzwingen will und wird. Ist doch die deutsche Handelsflotte in den schweren Kämpfen groß und stark geworden, der Kampf, die Überwindung der schwersten Hindernisse gewissermaßen ihr Lebenselement.

Als der Krieg begann, hatte Deutschland eine Dampfertonnage von 5 134 720 Brutto-Reg.-Tonnen, die sich auf 2090 Dampfer verteilte. Die ziemlich geringe Seglertonnage wird annähernd die gleiche wie am 1. Januar 1913 gewesen sein, wo sie für 2420 Schiffe 447 870 Brutto-Reg.-Tonnen betrug. Die schwersten Verluste hatte die Handelsflotte gleich im ersten Kriegsjahre, sei es durch Kaperungen, sei es durch Beschlagnahmungen und dergleichen. Lloyds Schiffsregister 1916—17 führt nämlich nur noch 1706 Dampfer mit 3 890 542 Brutto-Reg.-Tonnen für das Jahr 1915 auf, was für Deutschland allein an Dampfern eine Einbuße von 1 244 178 Tonnen ausmacht. Der Hauptverlust kommt wohl auf die Beschlagnahme in feindlichen oder ursprünglich neutralen und dann feindlichen Häfen. Lord Cecil teilte kürzlich im Unterhause mit, daß

144 deutsche Schiffe in England
14 „ „ „ Frankreich,
30 „ „ „ Rußland,
59 „ „ „ Italien,
71 „ „ „ Portugal,

zusammen also 318 deutsche Schiffe seit Kriegsbeginn beschlagnahmt wären, von denen die in England, Italien und Portugal beschlagnahmten von jenen Mächten verwendet würden. Hierzu sind neuerdings etwa 20 in neutralen griechischen Häfen von der Entente beschlagnahmte deutsche Schiffe getreten. Durch die Eingliederung dieses Schiffsraubes in die eigene Handelsflotte erklärt sich zum Teil auch die von Lloyds Register angegebene geringe Einbuße der britischen Handelstonnage, die trotz der gewaltigen Verluste durch U-Boote nur 59 825 Tonnen betrug, während Frankreich 71 116 Tonnen einbüßte, Italiens Flotte aber durch den Diebstahl um 255 245, Portugals um 211 277 Tonnen zunahm. Natürlich sind die gestohlenen Schiffe nach einem siegreichen Kriege dem rechtmäßigen Besitzer zurückzugeben und ist ihm für die widerrechtliche Benutzung Schadenersatz zu leisten.

Über die Verluste durch Versenkungen usw. liegen zurzeit noch keine näheren Angaben vor; genaueres in dieser Beziehung weiß man nur über die Tätigkeit feindlicher U-Boote in der Ostsee, in der fortgesetzt Überfälle auch in neutralen Gewässern stattfinden. Immerhin dürften diese Verluste bei weitem nicht so groß sein wie die durch die Beschlagnahme entstandenen.

Aber der Weltkrieg findet die deutsche Handelsflotte nicht nur als leidenden Faktor; sie ist auch aktiv in starkem Maße und mit wichtigen Aufgaben an ihm beteiligt und verdient auch in diesem Sinne einen Ehrenplatz in der Geschichte des Krieges. In welchem ungeheuren Maße die britische Handelsflotte für die unmittelbare Kriegführung herangezogen ist, ist bekannt. 42 v. H. dieser Riesenflotte stehen im Dienste der britischen Admiralität, weitere 42 v. H. sind für die Bedürfnisse der Verbündeten bereitgestellt, so daß tatsächlich trotz der gewaltigen britischen Handelsflotte in England bittere Not an Frachtraum herrscht. Wie groß bei uns die Inanspruchnahme der Handelsflotte für Kriegszwecke ist, darf vorläufig nicht bekanntgegeben werden; bei der Vielseitigkeit der Verwendung dieser Schiffe wird auch in Deutschland der Prozentsatz kein geringer sein.

Zunächst hatte für die Kriegsmarine das zahlreiche hochwertige Personal der Handelsflotte, das am 1. Januar 1913 77 746 Köpfe betrug, eine sehr große Bedeutung; denn es bewahrte sie unter allen Umständen vor Mangel an geschulten Kräften bei stärkeren Verlusten und Vermehrungen der Schiffsbestände. Nun ist allerdings die hier genannte Kopfzahl bei weitem nicht greifbar gewesen; denn zahllose deutsche Seeleute sehnen sich noch heute als Internierte nach der Heimat. Aber was vorhanden war, war in jeder Beziehung mehr als ausreichend für den Bedarf der Kriegsmarine, und daß trotzdem auch die Handelsmarine keinen Mangel an erstklassigen Kräften leidet, das beweist das Unternehmen mit den Handels-U-Booten.

Betreffs der Verwendung von Handelsschiffen zu Kriegszwecken denkt man zunächst an ihre vornehmste Verwendungsform als Hilfskreuzer. Wieviel deutsche Schiffe wirklich als Hilfskreuzer ausgerüstet wurden und tätig waren, ist vorläufig nicht bekannt. Sie mußten annähernd dasselbe Los haben wie unsere Auslandskreuzer, weil sie gleich ihnen an dem völligen Fehlen von Stützpunkten litten. Nach kurzer Tätigkeit gingen ihnen Kohlen, Munition und Proviant aus, und sie mußten sich in neutralen Häfen internieren lassen, oder sie fanden — zum größten Teil durch freiwillige Selbstvernichtung in ungleichem Kampfe mit überlegenen Gegnern — auf offenem Meer mit wehender Flagge ein ruhmvolles Ende. Die Namen „Kaiser Wilhelm der Große", „Cap Trafalgar", „Kronprinz Wilhelm", „Prinz Eitel Friedrich" u. a. werden in der Seekriegsgeschichte fortleben. Nur ein Hilfskreuzer kehrte nach glanzvoller Kreuzfahrt ruhmvoll in die Heimat zurück: Graf Dohnas „Möwe".

Eine andere, ebenfalls wichtige Rolle hatten unsere Handelsdampfer in fernen Gewässern als Begleitschiffe der Auslandskreuzer zu spielen, um sie mit Kohlen, Munition und Proviant zu versehen, ihnen Gefangene abzunehmen, neue Beute zu erkunden und dergl. Manche interessante Episode haben die Schiffe in diesem gefahrvollen Dienste erlebt. Man wird noch von den Erlebnissen der Begleitschiffe der „Karlsruhe" hören, von der „Patagonia", „Crefeld", „Asuncion" und „Rio Negro". In gewissem Sinne könnte man auch den kleinen tapferen Lloyddampfer „Choising" hierher rechnen, der die „Ayesha"-Männer nach Arabien brachte.

Eine besonders gefahrvolle Verwendung fanden viele kleinere Handelsdampfer als Minenleger. Es sei erinnert an den Hamburger Bäderdampfer „Königin Luise", an den „Meteor", die beide bei ihren erfolgreichen Unternehmungen ruhmvoll untergingen, und an die „Möwe". Unzählige andere erfolgreiche Schiffe dieser Art sind bisher aus guten Gründen noch nicht bekannt gegeben worden. Daß zahlreiche Handelsdampfer als Patrouillen- und Wachschiffe und als bewaffnete Begleitschiffe für Handelsfahrzeuge in der Ostsee tätig sind, darüber ist bereits häufig in den Zeitungen berichtet. — Der aktive Anteil der deutschen Handelsflotte am Kriege ist also ein ganz gewaltiger und wird erst später im vollen Umfange überblickt und bewertet werden können. Es ist aber schon jetzt anzuerkennen, daß sie ihre Schuldigkeit in überreichem Maße getan hat.

Und in dieser Bedrängnis durch und in dieser Tätigkeit für den Krieg haben die leitenden Köpfe unserer Handelsflotte keinen Augenblick ihre eigentliche Aufgabe, die Vermittlung des Handels und Verkehrs über See, vergessen, sondern sie nicht allein, wenn auch in beschränktestem Umfange, durch das geniale Mittel des Handels-U-Bootes zu lösen gesucht; denn auf die ihnen durch unsere Feinde in den düstersten Farben geschilderte und angedrohte Zukunft haben sie sich ungebrochenen Mutes und voller Siegeszuversicht auch auf wirtschaftlichem Gebiete gerüstet. Ob das Experiment mit den Handels-U-Booten gelingt oder nicht, läßt sich zurzeit noch nicht entscheiden.

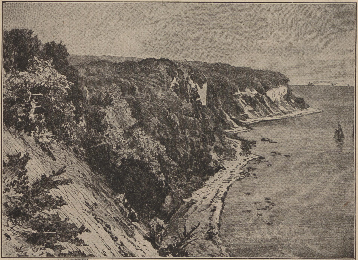
Wie aber die deutsche Handelsflotte in den ihr angedrohten und auch sicheren schwersten Wettkampf mit den Handelsflotten der Feinde und der ganz außergewöhnlich durch den Krieg gestärkten Neutralen einzutreten gedenkt, darüber hat Generaldirektor Ballin der Hamburg-Amerika-Linie kürzlich einige interessante Mitteilungen gemacht. Er erzählte dem Vertreter der Kopenhagener „Berlingske Tidende": „Die Hamburg-Amerika-Linie baut gegenwärtig „Bismarck", das größte Schiff der Welt, von 56 000 Tonnen, ferner das Turbinenschiff „Tirpitz" von 32 000 Tonnen und drei andere Schiffe von 22 000 Tonnen auf der Vulkanwerft. Bei Bremen sind nicht weniger als neun Dampfer in Bau, von denen vier mit 18 000 Tonnen Tragfähigkeit die größten Frachtdampfer der Welt werden. Auf der Flensburger Werft, wo wir drei große Passagier-Frachtdampfer in Bau haben, bestellten wir vor einigen Tagen noch zwei Schiffe von je 13 000 Tonnen, bei Tecklenborg in Geestemünde wurden zwei Frachtdampfer von je 17 000 Tonnen für den Verkehr durch den Panamakanal gebaut. Die Hamburg-Südamerika-Linie baute in dem Schiff „Cap Polonio" ein bedeutend verbessertes Schwesterschiff des als Hilfskreuzer bekannten „Cap Trafalgar". Der Norddeutsche Lloyd baut in Danzig zwei große Schnelldampfer „Columbus" und „Hindenburg" von je 35 000 Tonnen, ferner „München" und „Zeppelin" von je 16 000 Tonnen, zwölf weitere Schiffe von 12 000 Tonnen. Die Afrika-Linie baut sechs, die Hansa-Linie acht, die Kosmos-Linie zehn Schiffe, deren Größe zwischen 9000 und 13 000 Tonnen schwankt."

Diese in keiner Weise erschöpfenden Zahlen zeigen, daß die deutsche Handelsflotte in altem Umfange, aber mit neuestem Material gleich nach Friedensschluß auf den Ozeanen erscheinen wird.

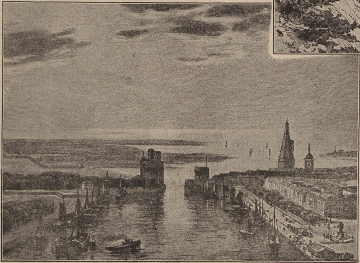
Gustav Adolf Erdmann.

Die Tiden

Das ist das Watt. Vom hohen Rande des Deiches, der das fruchtbare Marschland gegen die Wut der Wogen schützt, schweift der Blick weithin über ein Gebiet, das die Ebbe freigelegt hat. Welch wunderbares Zwittergebilde, von dem man schwer sagen kann, ob es eigentlich zum Meere oder zum Lande gehört. Hier trägt es den Charakter festen Bodens, in dem harte, feste Tonmassen aufragen, die dem Schiffer gefährlich werden können, wenn er bei seichtem Wasserstande über sie hinwegfährt; oder es haben sich Muschel- und Sandbänke aufgebaut. An anderen Stellen wieder trifft man auf feinen, fast flüssigen Schlick, der kaum den Fuß eines Vogels trägt, wenn er sich auf diesem trügerischen Boden niederläßt. Und dann gibt es Stellen, wo das Wasser noch seine Herrschaft behauptet hat. Das sind allerhand größere und kleinere Lachen, in denen es sich gesammelt hat, einer tapferen Nachhut vergleichbar, die noch standhält, wenn das Gros der Armee die Flucht ergriffen hat. Auch die grabenartigen Prielen sind noch eine Weile gefüllt, bis das letzte Ebbewasser aus ihnen abgeflossen ist. — Aber dies Unland besitzt allerhand Schätze, die ihm das Meer aus seinem unerschöpflichen Reichtum zweimal des Tages beschert. Wie emsig waten Große und Kleine in den Tümpeln und Prielen umher, um dort die wohlschmeckende Krabbe und andere Kleinbeute zu erjagen, der der Rückzug abgeschnitten ist. An anderen Stellen dienen die Gaben des Meeres der Industrie. Mühsam werden dort Muschelschalen gegraben, aus denen sich ein ausgezeichneter Kalk brennen läßt. So wandert das zerbrechliche Gehäuse der Schalentierchen wohl als Bindemittel in irgendeinen stolzen Bau, den es stark und fest macht. Auch die Vögel, die nimmersatten Piraten, finden überreiche Beute. Kiebitze, Seeschwalben, Wrackvögel und Möwen kommen zu Tausenden, um sich auf dem Watt zum leckeren Male niederzulassen. Wer Vögel schießen will, findet im Watt reichliche Gelegenheit; doch vielleicht zieht es der Jäger vor, den Seehund zu beschleichen, der sich behaglich auf dem Sande sonnt.



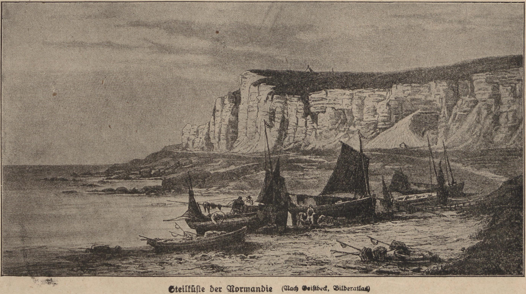
Strand bei Stubbenkammer (Nach Geistbeck, Bilderatlas)



Flachküste bei La Rochelle (Nach Geistbeck, Bilderatlas)

Aber wehe dem Unkundigen, der sich beim Tiefstande des Wassers zu weit auf das Watt hinausgewagt hat, und der nun von der Flut überrascht wird, die den Boden nach und nach verschlingt! Wäre das Watt ein gleichmäßiges, sanft ansteigendes Gelände, so würde das Wasser Schritt für Schritt vordringen: es würde dann selbst vor seinen Gefahren warnen und den Rückzug ermöglichen. Die Unebenheit des Bodens läßt sein Kommen aber heimtückisch erscheinen. Der Wanderer draußen steht vielleicht auf einer kleinen Erhöhung und bemerkt nicht, wie ihm die Flut bereits den Rückweg abschneidet. So wird sie zum Feinde, der auch von hinten angreift, und der den Menschen umzingelt hat, ehe er sich versieht. Selbst wenn der Rückzug einigermaßen rechtzeitig angetreten wird, bieten doch die bereits mehr oder weniger gefüllten Prielen oft Hindernisse, die nur ein geübter Schwimmer besiegen kann. Wie mancher Unglückliche hat im Wattenmeer seinen Tod gefunden.

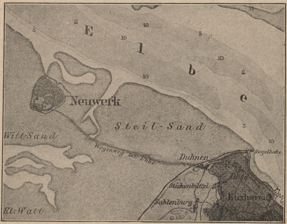
Flut und Ebbe modeln das Bild des Geländes nicht überall wesentlich. Wer einmal Gelegenheit gehabt hat, am schönen Strand von Saßnitz und Stubbenkammer zu wandern, der weiß, daß der schmale Weg unten bei Ebbe nicht merklich breiter wird, aber auch keine Gefahr besteht, daß ihn die Flut verschlingt. Anders liegen freilich die Verhältnisse an der Nordsee. Hier ändert sich die Landschaft mit den Gezeiten vollständig. So führt zum Beispiel zur Ebbezeit ein fahrbarer Weg von Duhnen bei Kuxhaven bis nach dem 10 Kilometer entfernten Neuwerk, und es kann dann die Wattenpost ungehindert verkehren,



Steilküste der Normandie (Nach Geistbeck, Bilderatlas)

während bei Flut das flache Wattschiff Dienste tun muß.

Land und Wasser liegen in stetem Kampfe, und ein Blick auf die ganze Küste zwischen Jütland und den Scheldemündungen läßt das er-



Neuwerk (Nach Diercke, Schulatlas

kennen. Hier haben furchtbare Sturmfluten gehaust; sie haben die Dünen zerstört, welche die Natur freundlich zum Schutz errichtet hatte; sie haben sich das Wattengebiet erobert, aus dem nun jene Inseln als Reste des Festlandes emporragen, die man im allgemeinen als die friesischen bezeichnet. Auch dort, wo sich heute die übe 8000 Quadratkilometer große Zuidersee ausdehnt war einst blühendes Land und lachendes Leben Das Meer begann mit einem Angriff auf den kleinen Binnensee Flevo; es riß ihn zu einer Meeresbucht auf; einige Jahrzehnte später war jener große See entstanden, dessen Boden auch heute nach etwa 700 Jahren von der Kultur noch nicht zurückerobert worden ist. An einem furchtbaren Weihnachtstage vereinigten sich Flut, Sturm und Eisschollen, um die alte Stadt Thorum an der Ems zu zerstören und einige dreißig Dörfer, drei Klöster und fünfzig Kirchen zu vernichten. Damals bildete sich der Dollart. Auch wo sich der Jadebusen ausbreitet, lag vordem fruchtbares Gebiet. Weiter erwähnen die Chronisten besonders gewaltige Sturmfluten, bei denen Hunderttausende von Menschen umgekommen sein mögen. Die eine traf den Strich zwischen Südholland und Nordbrabant; die andere suchte an einem finsteren Allerheiligentage die Küsten von Holland bis Jütland heim Das Meer mag bei diesen Kämpfen gewiß eine Million Menschen verschlungen haben, und wenn man ihm auch mit der Zeit durch Eindeichungen wieder fruchtbaren Boden abgewonnen hat, bleibt doch ein weites Unland übrig, das als verlorener Boden zu bezeichnen ist. Besser ge, geschützt waren die Küsten Frankreichs, wo vielfach steile Felsen am Ufer der Wucht der Wogen standzuhalten vermögen. —

Die Theorie von Ebbe und Flut ist ein schwieriges Gebiet. Vor allem kommt hier die Mondanziehung in Betracht, und es sei deren Wirkung an der Hand einer kleinen Skizze (siehe Seite 5) erörtert, welche annimmt, daß unser Planet überall von einer gleichmäßig tiefen Schicht Wasser umgeben sei. Auf dem Bildchen bedeutet M den Mond, E den Erdmittelpunkt, der Kreis HBJF die Grenze einer um die Erde verteilten Wassermasse. Nun ziehen bekanntlich zwei Massen einander stets an, auch wenn es sich nicht um Magnet und Eisen handelt, und diese Anziehung nimmt auf eine bestimmte Weise mit der Entfernung ab. Infolgedessen wird also der Punkt B mehr, der Punkt F weniger angezogen als E. Man denke sich nun drei Gummifäden vom Monde M aus nach der Erde gezogen. Ein nach E reichender sei mittelstark, ein nach B gehender stark, ein nach F geführter nur schwach gespannt. Freie Beweglichkeit des Systems vorausgesetzt, werden sich dann B und F von E entfernen, indem B dem Punkt E gewissermaßen vorauseilt, während F gegen E zurückbleibt. Die leicht nachgiebigen Wassermassen bilden dann zwei „Fluten", deren Höhen etwa bis A und G reichen. Nun kann aber ein Berg nur aufgehäuft werden, wenn anderwärts Material weggenommen wird. Infolgedessen bildet sich ganz von selbst bei H und J eine „E. be" aus, und ebenso muß das Wasser auf jenem ganzen Kugelkreise sinken, der durch die gerade Linie HEJ in der Verkürzung dargestellt ist. Die Erklärung der Flut auf der dem Monde abgekehrten Seite pflegt dem Nachdenklichen Schwierigkeiten zu bereiten; vielleicht mindert unsere Darlegung diese ein wenig, wenn sie auch natürlich hinkt, wie jedes Bild.

Stünde der Mond M fest, und drehte sich die Erde in 24 Stunden einmal um eine feststehende Achse HJ, so würden Flut und Ebbe an jedem Tage zweimal wechseln, und man erhielte dann ein periodisches Spiel mit Abschnitten von sechs Stunden. Nun dreht sich aber der Mond seinerseits um die Erde, und dieser Umstand bewirkt, daß dieselben Erscheinungen auf dem Wasser nicht schon nach 24 Stunden, sondern erst nach rund 24 Stunden und 50 Minuten wiederkommen. Die Gezeiten verschieben sich also täglich fast um 1 Stunde, und die Zwischenzeit zwischen Flut und Ebbe beträgt beinahe 6 und eine viertel Stunde. Das Maximum der Flut heißt Hochwasser oder Hochmeer; ihm steht das Niedrigwasser gegenüber; bei Stillstand des Wassers spricht man von Stauwasser; nach dem Lande zu fließendes Wasser heißt Flutstrom im Gegensatz zum Ebbestrom. Das niederdeutsche Wort Tiden für Gezeiten hängt beiläufig mit dem englischen Tides zusammen, das in einem allgemeineren Sinne überhaupt einen Wechsel bedeutet Die tägliche Verschiebung dieser Wechsel ist freilich unbequem genug, und in Badeorten, wo sich das Leben und Treiben nach den Gezeiten zu richten hat, müssen förmliche Kalender ausgegeben werden, damit jeder weiß, wie er jeweils seinen Tageslauf einzuteilen hat.

Nun muß aber auch die Anziehungskraft der Sonne berücksichtigt werden. Ihre Masse ist rund 27 Millionen mal so groß wie diejenige des Mondes. Nach dem Gravitationsgesetz von Newton müßte die Sonne also eine 27 Millionen mal so große Anziehungskraft auf die Erde ausüben als unser Trabant. Die Sonne ist jedoch etwa 400mal soweit von uns entfernt als der Mond, und nach jenem Gesetz muß daher die Anziehung auch 400 × 400 mal kleiner sein, weil sie sich mit dem Quadrat der Entfernung ver-

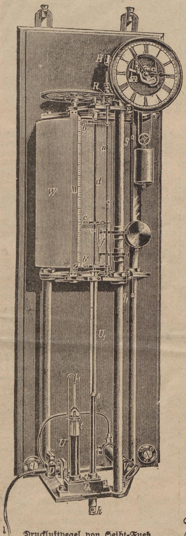


Deutsche Wattenküste (Nach Diercke, Schulatlas)

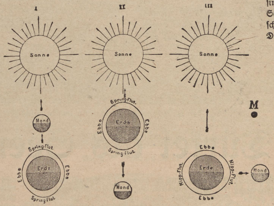
ringert. Nun nimmt aber die „flutzeugende Kraft“ noch außerdem im Verhältnis der Entfernung ab, und darum ist der Betrag 400 dreimal als Divisor in Rechnung zu stellen. Demnach ist die flutbildende Kraft der Sonne nur 27 Millionen geteilt durch 400 mal 400 mal 400, das heißt 0,42, wenn diejenige des Mondes = 1 ist. Der Mond wirkt also reichlich zweimal — genauer 2,2mal — so stark wie die Sonne auf die Wassermassen ein.

Dennoch spielt die Sonne in gewissen Situationen eine bedeutsame Rolle. Das zeigt das Bildchen, welches die Entstehung der Spring- und Nippfluten schematisch darstellt. Bei I haben wir Neumond; Sonne und Mond wirken jetzt im gleichen Sinne, und es bildet sich eine flutzeugende Kraft, die den Wert 2,2 + 1 oder 3,2 hat. Flut und Ebbe werden darum besonders stark sein, und man spricht von einer Springflut. Eine solche tritt aber auch bei Vollmond ein (II); denn hier kommt die Sonne dem Monde in demselben Sinne zu Hilfe, wenn sie auch von der anderen Seite her wirkt. Beim ersten und letzten Mondviertel (III) bekämpfen beide Körper einander dagegen insofern, als der eine dort Flut erzeugen will, wo der andere Ebbe herzustellen bemüht ist. Die flutzeugende Kraft beträgt dann 2,2—1 oder 1,2, und dieser Betrag ist nur rund 40 Prozent von demjenigen, der bei Springfluten gilt. Diese besonders niedrigen Wasserstände heißen taube oder Nippfluten, welch letztere Bezeichnung mit dem englischen neap oder niedrig zusammenhängt. So unschädlich die Nippfluten im allgemeinen sind, so verderblich können die Springfluten werden, wenn sie sich unter der Peitsche des Windes zu Sturmfluten aufbäumen.

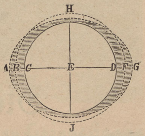
Die hier angestellten theoretischen Betrachtungen müssen allerdings noch auf die Wirklichkeit umgestimmt werden. Zunächst ist festzustellen, daß jede Wirkung ihrer Ursache nachhinkt, und daß darum auch eine Flut erst später eintreten wird, als der Mond seinen höchsten Stand über dem betreffenden Punkte erreicht hat. Allerdings sind diese Differenzen bekannt, und der Schiffer findet in seinen Tabellen Auskunft über die sogenannte Hafenzeit wichtiger Orte. Das ist eine Angabe, wann nach Greenwicher Zeit an einem Tage des Voll- oder Neumondes das erste Hochwasser des Nachmittags eintritt, und daraus berechnet er sich dann den Zeitunterschied bei anderen Mondphasen. Die Konfiguration der Meere greift ferner in die Gestaltung der Flutgrößen ein, und während in Binnengewässern die Gezeiten kaum zu bemerken sind, findet man in Meerbusen und Flußmündungen einen Stau, bei dem die Höhe der Springflut bis auf 15 Meter wächst.



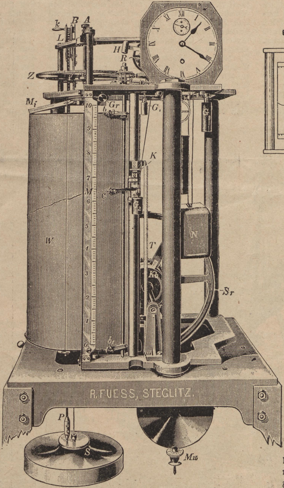
Druckluftpegel von Seibt-Fueß



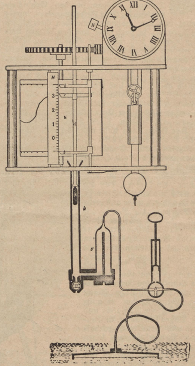
Spring- und Nippflut (Nach Janson, Das Meer)



Wie der Mond Flut und Ebbe hervorruft

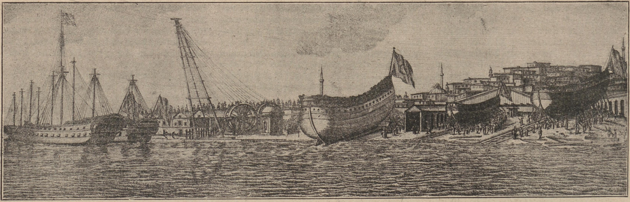


Schwimmerpegel von Seibt-Fueß



Druckluftpegel von Seibt-Fueß

Die Wasserhöhen werden mittels besonderer Pegel gemessen, von denen hier drei abgebildet sind. Die mittlere Illustration stellt einen Schwimmerpegel dar und es ist nicht schwierig, dessen Prinzip zu verstehen. Der Schwimmkörper S — unten — wird vom Wasser getragen und sinkt, wenn sich dessen Niveau erniedrigt — und umgekehrt. Dabei wirkt er durch eine Schnur auf das halb sichtbare Rad Sr ein, das seinerseits die gezähnte Stange T mit dem Schreibstift c steuert. Dieser Stift gleitet auf der Walze W, die von einem oben befindlichen Uhrwerk in 24 Stunden einmal um ihre Achse gedreht wird. Auf ihr zeichnet sich dann die Flut- und Ebbebewegung auf, und man erhält die Kurven einer Woche nebeneinander zeitlich ungefähr um eine Stunde versetzt. Die beiden anderen Bilder veranschaulichen einen Druckluftpegel. Hier preßt das Wasser beim Steigen und Fallen die Luft in einer fest angeordneten Glocke A mehr oder weniger zusammen, und deren Druck überträgt sich dann durch eine Rohrleitung l nach dem beliebig weit entfernten Registrierapparat. Dort wird in einem Manometer U der Körper s gehoben und gesenkt, und dieser überträgt seine Bewegungen schließlich auf die Feder c, welche eine Kurve aufzeichnet, von der hier ebenfalls ein Stück zu sehen ist. R. Heimerding.



Teilansicht des türkischen Marinearsenals im Jahre 1798

Die Türkei als Seemacht

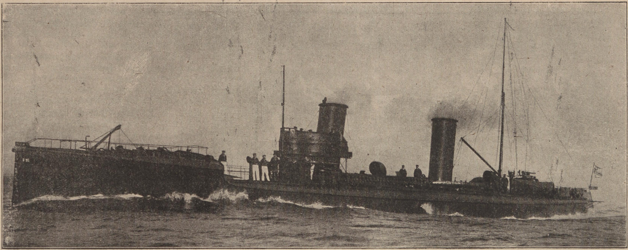
Im Mittelalter war das Osmanentum nicht nur zu Lande erfolgreich, sondern auch zur See entfaltete es eine große Tatkraft. Wenn in den Geschichtswerken, die jene Zeit behandeln, immer wieder von den mohammedanischen Seeräubern die Rede ist, so darf nicht aus den Augen verloren werden, daß mit dieser Bezeichnung füglich die meisten Seefahrer, gleichgültig, welchem Volke sie angehörten, gekennzeichnet werden dürfen. Ich erinnere nur an die Wikinger, die Engländer der Ära Elisabeth und Cromwell, die sich hauptsächlich aus Briten und Franzosen rekrutierenden Bukanier, die nordischen Liekendeeler und die Holländer. Als später die Türkei auf den absteigenden Ast ihrer Entwicklung geriet, große Gebiete abbröckelten, blieb das natürlich auch auf ihre Seegeltung nicht ohne Einfluß. Russen — die Erbfeinde der Türkei —, Franzosen und Engländer haben wiederholt stattliche türkische Flotten, zum Teil mitten im Frieden (Nawarin) vernichtet. So kam es, daß die ehemals machtvolle Seewehr des Großherrn mehr und mehr zur Bedeutungslosigkeit herabsank. In den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts hatte Sultan Abdul Azis, der den Seeangelegenheiten ein sehr lebhaftes Interesse entgegenbrachte und sich sogar, mit allerdings negativem Erfolge, als Schiffbaukonstrukteur versuchte, eine stattliche Flotte von Panzerschiffen erbauen lassen; 5 große Fregatten und ein Dutzend kleinerer, in England und Frankreich geschaffener Panzerfahrzeuge lagen damals vor Dolmabagdje zu Anker, äußerlich tadellos, tatsächlich von sehr geringem Wert. Ich bin von 1873 bis 1875 in Konstantinopel gewesen, und während dieser zwei Jahre fanden nur vier Fahrten dieser Schiffe statt: im Herbst vom Bosporus ins Goldene Horn und im Frühjahr vom Goldenen Horn in den Bosporus. Keinerlei Übungen fanden zu jener Zeit statt; und man erzählte, daß ein türkisches Kriegsschiff, das zu irgendeinem Zweck nach Malta geschickt werden sollte, nach einiger Zeit heimkehrte und der Kommandant bekümmert meldete: „Malta yok". „Malta gibt's nicht; wenigstens konnte ich es nicht finden." Jedenfalls erlebte ich, daß ein Aviso, der einen Sondergesandten nach Athen bringen sollte, unterwegs scheiterte. So kann denn nicht wundernehmen, daß die Flotte im Kriege 1877/78 gegen Rußland versagte. Der britische „Reorganisator" Hobart Pascha beschränkte seine Tätigkeit darauf, ein hohes Gehalt mit Anstand zu verzehren.

Aber auch wenn er eine wirklich ersprießliche Tätigkeit hätte entfalten wollen, hätte er damit kaum Erfolg gehabt. Denn auch später in gleicher Hinsicht tätige deutsche Seeoffiziere, wie Starke und Kalau v. Hofe, sind trotz ihres guten Willens gescheitert. Das erklärt sich mit den eigentümlichen örtlichen Verhältnissen. Verständige Sachlichkeit und Zielbewußtsein fehlten eben; Launen und unbegründetes Mißtrauen hinderten sachliche Arbeit. Die Gleichgültigkeit des Türken ließ alle Lehren der Geschichte unbeachtet. So verfiel das Vorhandene, Modernisierungen wurden infolge Geldmangels nie fertig, die wenigen Neubeschaffungen blieben unausgenutzt, bis auch sie durch Rost unbrauchbar geworden waren. Es fehlte dauernd das Verständnis dafür, daß Schiffsmaterial allein noch keine Flotte darstellt, sondern dieses erst durch zielbewußte Ausbildung von Besatzungen einen militärischen Wert erhält. Solche Schulung kostet harte Arbeit und viel Geld; in der Türkei fehlte es an letzterem, und erstere ist dem türkischen Offizier nicht sympatisch. Diese berufliche Gleichgültigkeit, dieses Fehlen von Streben wurde sogar vom Sultan Abdul Hamid II. begünstigt, der in steter Furcht vor Militärrevolutionen lebte. Erst als er schließlich doch durch eine solche beseitigt war und die Jungtürken und der tatenfrohe Enver Pascha ans Ruder gelangt waren, sollte nicht nur das Heer sondern auch die Flotte zu neuem Leben erweckt werden. Es ist erklärlich, daß man sich betreffs der letzteren an das seemächtige England mit der Bitte um Unterstützung wandte; aber glücklich konnte dieser eingeschlagene Weg nicht genannt werden. Britische Seeoffiziere haben nie ein derartiges Vertrauen gerechtfertigt, sondern solche Gelegenheit immer nur dazu ausgenutzt, um der Schiffbau- und Waffenindustrie ihres Landes lohnende Aufträge zu verschaffen und im übrigen dafür zu sorgen, daß die ihnen anvertraute Flotte militärisch wertlos blieb. Davon haben der Admiral Limpus und die ihm unterstellte britische Marinemission keine Ausnahme gemacht. Die türkische Regierung hatte 1911 in England ein Großkampfschiff bestellt. Es war 1914 fertig, bezahlt und hatte die Probefahrten hinter sich. Die Übergabe wurde jedoch hingezögert und die britische Regierung beschlagnahmte das Schiff, das der britischen Flotte als „Erin" eingereiht wurde. Ähnlich ging es mit einem anderen Schiff, das die Türkei Brasilien abgekauft hatte, und das in England sich im Bau befand. Es führt jetzt den Namen „Agincourt". Im Frühjahr 1914 war in England ein drittes Großkampfschiff in Bau gegeben worden, außerdem 2 kleine Kreuzer und 18 große Zerstörer, in Frankreich 2 U-Boote. Um zunächst etwas zu haben, waren die alten deutschen Linienschiffe angekauft worden. Vorhanden waren außerdem ein 1874 abgelaufenes Panzerschiff, ein noch 6 Jahre älterer Küstenverteidiger, 3 geschützte kleine Kreuzer, 32 bedeutungslose Kanonenboote, 12 Zerstörer, 10 Torpedoboote, zusammen 64 125 Tonnen. Abgesehen von den Küstenbefestigungen erhielt auch die türkische Flotte durch die deutschen Schiffe „Goeben" und „Breslau" erst dasjenige Rückgrat, das ihr gegen die erdrückende Übermacht der russischen Schwarzmeerflotte die großen Taten ermöglichte.

Foß,
Kontreadmiral a. D.



Der russische Kriegshafen Theodosia im Schwarzen Meer wird von dem türkischen Panzerkreuzer „Hamidieh" beschossen



Ältestes Schichau-Boot

Aus dem Leben unter der Kriegsflagge

An Bord eines Torpedobootes

Ein grelles, durchdringendes Glockenzeichen. — Der Zeiger am Maschinentelegraphen springt eilfertig auf „Äußerste Fahrt voraus!“, und prompt gibt der wachthabende Maschinist den Befehl an Deck zurück, während er schon mit der andern Hand den Schieber des Dampfrohres so weit als möglich öffnet, daß die stahlblanken, öltriefenden Kolbenstangen wie rasend auf- und nieder jagen, die ganze gigantische Kraft der fünfzehntausendpferdigen Maschinen auf die wirbelnden Schrauben übertragend. — Wie ein gewaltiger Ruck geht das durch das ganze, rund nur ein halbes Tausend Tonnen große Boot. Der überschlanke schwarze, niedrige Rumpf bohrt sich in die nächste anrollende See hinein, als wolle er die ganze alte Nordsee auf den Rücken nehmen, und die Leute auf der Brücke, die das Schütteln und Ducken schon lange vorher aufgegeben haben, quittieren mit einem stillen Fluch — die einen im Hinblick auf die Disziplin, der andere, der Herr Kommandant, weil er beim lauten Schimpfen erfahrungsgemäß auch den Mund voll Wasser bekommt — die neue Ladung, die niemanden nasser machen kann, als er längst ist. Das Fahrzeug jagt durch die See wie ein riesiger Walfisch, schlingernd und stampfend und selten mehr als zu einem guten Dritteil sichtbar. —

Ein richtiger Matrose muß nicht nur „Seebeine“, sondern auch an jedem Finger einen Angelhaken haben, ist ein altes Seemannswort, und der große Unbekannte, der es geschaffen hat, hat dabei noch nicht einmal gewußt, was ein modernes Torpedoboot ist, sonst hätte er wahrscheinlich noch erheblich weitergehende Ansprüche gestellt. Selbst mancher seebefahrene Mann, den seine Dienstzeit auf eins dieser schwarzen Angetüme führte, hat hier sich schon wundern gelernt über das, was ein Schiff an Rollen und Stampfen leisten kann. Hier heißt es trotz Dampf und fehlender Takelage Seemann sein; kein Wunder,



Torpedoboote im Angriff



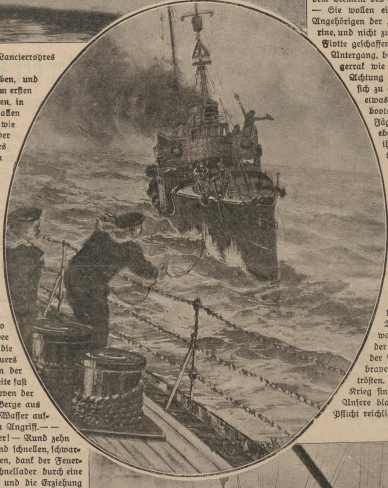
Matrosen beim Splissen

wenn die Waffe auf den schmalen, roten Streifen an Mütze und Kragenpatte so stolz ist wie auf eine Auszeichnung. Vom Kommandanten bis zum jüngsten Heizer herunter verlangt hier jede Fahrt an Körper- und Nervenkraft das letzte und gelegentlich noch etwas mehr, und selbst der Krieg hat der Torpedowaffe an reiner Anstrengung kaum mehr bringen können, als sie von den Leuten auch schon bei jeder Friedensübung verlangt wurde und verlangt werden mußte. — Bis über 37 Seemeilen in der Stunde laufen die Boote bei voller Leistung der Maschinen. Das bedeutet für unsern Wachthabenden auf der Brücke, daß sein Fahrzeug mit jeder Minute sich um mehr als einen Kilometer vorwärts bewegt. Neben und vor seinem messerscharfen Vorsteven aber, den er bei einigem Seegang nur noch zeitweise zu sehen bekommt, so dicht, daß man von der Back aus die Flagge am Heck des andern zum Greifen nahe hat, liegt schon das nächste Boot der Flottille, und jede Fahrt- oder Kursänderung, aus der nicht mit Gedankenschnelle und unbedingter Sicherheit die erforderlichen Folgerungen gezogen und in die Tat umgesetzt werden, muß mit tödlicher Sicherheit einen Zusammenstoß bringen. — Sagt man aber den Flotten- oder Geschwaderführern der Großen schon bemerkenswerte Anlage dafür nach, immer gerade das Signal zu geben, was die Kommandanten nach Lage der Dinge nicht glauben erwarten zu dürfen, so übertreffen die Flottillenchefs sie in dieser Hinsicht bei weitem. Daß alle diese Herren dabei eine besondere Vorliebe für ausgesucht schlechtes Wetter haben, ist letzten Endes verständlich, aber was sie in solchen Fällen, wenn ein gewöhnlicher Mensch es für unmöglich erklären würde, auch nur die Spitze des eigenen Bootes von der Brücke aus zu sehen, an Signalen und Manöverbefehlen leisten können, ist unbeschreiblich.

Wenn wirklich für irgend jemand, so darf es für den Torpedomann das Wort



Laden des Torpedo-Lancierrohres



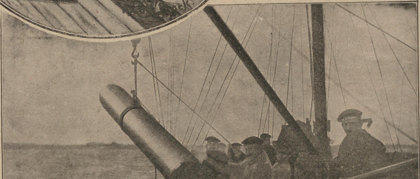
„unmöglich“ nicht mehr geben, und Offizier wie Mann müssen vom ersten Tage an dazu erzogen werden, in jedem Augenblick und unter allen Umständen alles zu wagen, wie denn im letzten Ernst der Schlacht, wenn die Stunde des großen Einsatzes gekommen ist, das eherne „Ran an den Feind!“ die einzige Losung für die Waffe sein muß und ist. — Auf sechs-, acht-, zwölftausend Meter Entfernung mit 21 bis 22 Meilen Fahrt nebeneinander herlaufend, feuern die Schlachtschiffe aus allen Geschützen, die sie in das Gefecht bringen können, was aus den glühenden, brüllenden Riesenrohren heraus will. Zu haushohen Säulen steigt das Wasser empor, wo ein solches Geschoß in die See schlug, und mitten hinein in die Chaos blitzenden, zuckenden Feuers jagen zwischen Riesenleibern der Panzer hindurch, in Reichweite fast vorbei an den mächtigen Steven der Giganten der See, die wie Berge aus dem kochenden, schäumenden Wasser aufragen, die Torpedoboote zum Angriff.— —

Zehn-, zwölftausend Meter! — Rund zehn Minuten Fahrt für die rasend schnellen, schwarzen Ungeheuer, aber sie gehen, dank der Feuerschnelligkeit der modernen Schnellader durch eine Hölle von Feuer und Stahl, und die Erziehung von Jahren des Friedens gipfelt in dieser knappen, halben Stunde, die der ganze Angriff und der Rückzug in das Feuerlee der eigenen Schlachtschiffe dauert. — Ran an den Feind! —

Bei alledem muß gerade der Torpedobootmann (Offizier wie Matrose) auch heute noch einsehen lernen, daß die „christliche Seefahrt“ ein rauhes Handwerk ist.

Wird er an Deck bei nur einigermaßen schlechtem Wetter alle fünf Minuten fast erstickt unter den Gießbächen grünen Wassers, die wie über eine Klippe über das niedrige Boot wegbrechen, so sind unter Deck die riesigen Maschinen, die Kohlen und die Torpedos im Grunde die einzigen, die Anspruch auf den geringen verfügbaren Raum haben, und, vom Kommandanten selbst angefangen, müssen die Menschen sich in dieser Hinsicht einrichten lernen, wie der Landbewohner es kurzweg für unmöglich halten würde. . . Und ein Genuß ist der Aufenthalt in den dumpfen, engen Räumen, zwischen den kahlen, schwitzenden Stahlwänden, die im Rhythmus der Maschinen zittern und schwingen, auch kaum zu nennen. Es gehören echte Seemannsnerven dazu, sich hier erholen zu können von den Anstrengungen der Wache.

Und dennoch hängt von den modernen Kriegsschiffsseeleuten wohl kaum einer so an seiner Waffe und auch noch an seinem Schiff, wie Offizier und Mann auf den Torpedobooten. Für den jungen Offizier die erste und einzige Möglichkeit, in so jungen Jahren schon zu einem selbständigen Kommando zu kommen, — Kommandant zu sein, — für den Mann bei aller strengen Disziplin und bei aller Anstrengung des Dienstes an Deck doch auch Befreiung von manchen kleinen, dem Seemann doch immer wenig sympathischen militärischen Dienstmomenten, und neben alledem, oft unbewußt, der eigene Reiz, so eng wie nie auf den großen Schiffen dem Element des Seemannes verbunden zu sein. — Sie wollen eine Klasse für sich sein, diese Angehörigen der „schwarzen Waffe“ in der Marine, und nicht zuletzt dieser Ehrgeiz hat mit die Flotte geschaffen, die heute in Sieg und Untergang, bei Coronel und vor dem Skagerrak wie bei den Falklandsinseln die Achtung auch des grimmigsten Feindes sich zu erzwingen wußte. Sie wollen etwas Besonderes sein, die Torpedobootsleute — gerade so wie die Jäger unseres Landheeres, die ebenfalls mit besonderem Stolz ihre grüne Tracht zur Schau tragen. Und vielleicht nicht mit Unrecht. Die Jäger sind eine Truppe von auserlesenen Leuten und dasselbe gilt vom Torpedobootspersonal. Wie die Jäger mit Vorliebe aus dem Personal der Forstverwaltung rekrutiert werden, so nimmt man die Torpedobootsleute aus der Fischerbevölkerung, denn der Dienst auf dem Torpedoboot erfordert seefeste Rekruten, die die See und ihre Tücken schon kennen. Neuerdings wird der Torpedobootsmann freilich etwas in den Schatten gestellt von der neuesten und feinsten Waffe, der U-Boot-Waffe. Aber unsere braven Torpedoleute können sich trösten. Ihre Leistungen in diesem Krieg sind nicht verborgen geblieben. Unsere blauen Jungen haben alle ihre Pflicht reichlich getan.



Mitte: Torpedoboot als Postboot

Unten: Auffischen eines Torpedos

Der Platz an der Sonne

Historischer Roman aus Kurbrandenburgs See- und Kolonialgeschichte von Georg Lehfels (3. Forts.)

Graf Christian hätte diese Meldung und Vorstellung seiner militärischen Würde ebensogut auch in lateinischer Sprache machen können, denn er war ein Schüler des Grauen Klosters in Berlin.

Raule betrachtete mit Staunen diesen feierlichen Herold und erwiderte:

„Herr Graf, es ist mir eine besondere Ehre, in Ihrer Compagnia dem Befehl Seiner kurfürstlichen Durchlaucht folgen zu dürfen."

Ein leichtes, würdevolles Neigen des braunlockigen Hauptes des Grafen war die Antwort, und wieder klirrten die Silbersporen. Ihm war das Lächeln, das Julianes Lippen so reizvoll umspielte, nicht entgangen und eine leichte Röte stieg in seine so jugendlichen Züge, denen er mit Mühe eine besondere ernste Würde zu geben verstand.

Seine blanken Augen konnten sich von Julianes Antlitz nicht wenden. War es das zarte Gesicht oder war es das zierliche Häubchen mit dem eigenartigen Silberschmuck, welches sie fesselte?

Auch Juliane fühlte diesen Blick und eine feine Röte zog in ihr Gesicht, verlegen schlug sie die Augen nieder. Darauf stellte Benjamin Raule seine Frau und Tochter dem Grafen Christian vor. Mit vollendeter Höflichkeit führte der junge Graf die Hand von Mutter und Tochter an seine Lippen, wobei es schien, als ob er bei Juliane etwas länger verweile. Graf Christian betrachtete diesen Handkuß als besondere Gunst den bürgerlichen Damen gegenüber. Aber Juliane sah so ganz anders, so vornehm aus. Dann mußte man sich auch üben, denn die Damen bei Hofe nahmen den jungen Grafen noch nicht ganz ernst und boten ihm wenig Gelegenheit zu einem Handkuß, wie er hier in so vollendeter Weise gegeben wurde.

„Herr Graf", fragte Raule, „Ihr habet Euch sehr früh schon die Sporen verdienet?"

„Sehr früh, mein Herr!" erwiderte erstaunt Christian. „Man kann nicht früh genug seinen Degen für Seine Kurfürstliche Durchlaucht ziehen."

„Was", rief überrascht Juliane, und sie konnte ein etwas übermütiges Lachen nun nicht mehr unterdrücken über den feierlichen Christian, der mit der Würde eines Feldmarschalls auftrat. „Was, Ihr, Herr Graf, habet diesen Degen schon mal gezogen und damit ernsthaft gefochten?"

„Im Junius anno vorher, Mademoiselle", gab ihr Christian mit etwas beleidigter Miene zur Antwort, daß seine Männlichkeit so unterschätzt wurde. „In der Schlacht von Fehrbellin ritt ich an der Seite Seiner Kurfürstlichen Durchlaucht. Vor der Schlacht durfte ich Dero Gnaden den Brustharnisch umlegen, damals noch als Page. Item reichte ich Seiner Gnaden die vom Filzhut bedeckte Eisenhaube. Sie war etwas schwerer als die Eure, Mademoiselle, die von Elfenhand gewoben scheint, während die Seiner Durchlaucht 8 Pfunde schwer war und nicht so kleidsam ist wie die Eure."

Juliane mußte über dieses Kompliment wieder erröten.

„Dann bestieg mein kurfürstlicher Herr sein Roß, zog den Degen" — hierbei zog Christian gleichfalls seinen Degen, so daß die Damen erschrocken zurückwichen, „und setzte sich an die Spitze des führerlos gewordenen Regiments Mörner, wobei er mit starker Stimme rief: Getrost, tapfere Soldaten! Ich, Euer Fürst und nunmehriger Kapitän, will siegen oder ritterlich mit Euch zugleich sterben."

Christian trieb die Schilderung seines Schlachterlebnisses soweit, daß er mit gleich fürchterlicher Stimme die Worte des Kurfürsten den Damen zurief.

„Und es wurde eine gloriose Bataille, Mademoiselle, nach welcher Kurfürstliche Gnaden meine bescheidenen Meriten mit der Stelle eines Kornetts im Leibregiment belohneten."

„So jung noch!" rief nun bewundernd Juliane.

„Und doch alt genug, Mademoiselle, für den Fürsten und Brandenburg zu sterben, wenn es das Fatum will. Hie gut Brandenburg allewege!"

Damit steckte der kriegsbegeisterte junge Graf seinen Degen wieder ein und trat mit einer Verneigung von Juliane fort.

„Ich bin bereit, Herr Graf Schwerin", sagte Raule, der seinen großen hochköpfigen Filzhut ergriffen hatte.

Nochmals eine Verneigung zu den Damen, und mit dem Gesicht diesen zugewendet, rückwärts schreitend, begab sich mit demselben würdevollen Anstand Graf Christian zur Tür und gleich darauf schloß sich diese hinter Christian und Raule.

Als beide auf der Straße angelangt waren und in die Oderberger Straße einbogen, die von Berlin über die Lange Brücke zum Schloß führte, stand Juliane oben am Fenster und drückte ihr zierliches Näschen an die Scheibe, um diesen drolligen Kornett noch einmal sehen zu können.

Da brachen auch durch den bisher grauen Schneehimmel ein paar Sonnenstrahlen und fielen in das Zimmer. Und in Julianes Haar funkelte es wie gleißendes Gold.

„Welch ein komisches Jonkherrchen," rief lachend Juliane, „aber tapfer!" — —

Währenddessen führte der junge Graf Christian seinen Schutzbefohlenen dem Schlosse entgegen.

Es war Markttag in Berlin, und die Straßen waren heute lebhafter von Menschen erfüllt als sonst. Bald hatten Christian und Raule die lange Brücke erreicht, die noch als ein schlichter Holzbau die Spree zwischen Berlin und Cölln überspannte und die beiden Städte verband.

Das war das erste Mal, daß Raule fließendes Wasser in dieser für ihn neuen Stadt sah. Er blieb zumitten der Brücke stehen und warf einen prüfenden Blick auf den schmalen Fluß, der fast unmerklich in schmutziger Farbe hier floß. Sein Auge suchte nicht etwa nach einem malerischen Reiz, sondern es prüfte, inwieweit sich wohl dieser müde Fluß für Schiffszwecke ausnutzen ließe. Er mußte dabei an die auf den Uferseiten mit Bäumen bepflanzten Grachten der holländischen Städte denken, die wie Wasseradern Stadt und Land durchziehen, und Träger zahlreicher Schiffe sind.

Graf Christian legte den prüfenden Blick Raules, der an der linksseitigen Brüstung der Brücke stand, anders aus und erklärte:

„Dieses, Monsieur Raule, nennt man den Spreefluß. Und das Fachwerk, was Euer Auge dort hinten über dem Fluß hochragen sieht und das uns den weiteren Blick zu dem sich erweiternden Fluß verlegt, das ist der Mühlendamm. Ein gar wenig angenehmes, mehlstäubiges Handwerk, wo auch vielerlei Krämervolk längs des genannten Dammes zu beiden Seiten seine Buden aufgeschlagen hat und seine Waren feilhält."

Benjamin Raule schüttelte nur den Kopf, wie man einen Fluß derartig verbauen konnte und damit die freie Schiffahrt hemmte, anstatt die Kraft des Flusses für diese möglichst auszubeuten. Ihm war der zweite Nebenarm der Spree beim Friedrich Werder ja noch nicht bekannt.

„Dort, mein Herr Raule," mit diesen Worten deutete der Kornett auf ein Gebäude, das sich fast hart am jenseitigen Ufer zur Linken von ihnen erhob. „Nur das da ist was für Kavaliere. Der Marstall Seiner Kurfürstlichen Durchlaucht, 134 Pferde! Und dort, ihm gegenüber erblicket Ihr das Schloß."

Raule wandte sich nach der angegebenen Richtung und sah nun den ältesten Teil des Schlosses nach der Spree zu liegen. Es war eine gar stattliche Anhäufung verschiedener Gebäude, vor denen sich längs des Ufers eine aus Steinquadern hergestellte Art Kaje, wie man in Holland sagt, hinzog. Grau und düster ragte der alte Schloßbau in den Winterhimmel hinein. Mehrere eckige und runde Türme mit patiniertem Kupferdach flankierten die noch von den ersten Markgrafen stammenden Bauten. Ein Teil schien ihm die Schloßkapelle zu enthalten.

Der junge Graf ließ jedoch Raule nicht lange Zeit, diesen Bau zu betrachten.

„Kommt, mein Herr; ehe dort drüben von der Domkirche, welche Ihr vor Euch auf dem Platz bei der Stechbahn mit dem sie umgebenden Friedhof mit den zwei Türmen ragen seht, die Turmuhr zum Schlage der zehnten Stunde ausholt, müssen wir im Schlosse sein."

Sie schritten daher eilig dem Brückenende zu, und Raule konnte nun, als sie den vor dem Schlosse liegenden Platz betraten, den neueren Teil des Schlosses sehen, der vom Kurfürsten bewohnt wurde.

Vor dem Schlosse zog sich ein arkadenartiger Vorbau hin und über diesem erhob sich der zweistöckige Schloßbau mit darüber befindlichen fünf Giebelbauten. Von zwei runden Ecktürmen wurde der Bau flankiert. In der Mitte des ersten Stockwerks sprang ein von Säulen getragener Altan hervor, an dem verschiedene heraldische Enbleme der Kurfürsten erkennbar waren, unter anderen auch das Kurzepter.

Doch der junge Graf hatte es jetzt gar eilig, und er durchschritt schnell mit Raule das Schloßtor, wo ein gedoppelter Posten die Wache hielt.

Jetzt, wo Raule den Schloßhof betrat und er sich nun dem Herrscher nahte, dessen Flagge er zuerst aufs Meer geführt, dieselbe Flagge, mit dem brandenburgischen roten Adler, die er hier vom Turm wehen sah, da wurde er doch in seinem Innern ein wenig unruhig. Er fühlte so etwas wie eine entscheidende Stunde für sein Leben, die jetzt in diesem Schlosse für ihn schlagen würde.

III.

Friedrich Wilhelm, der Große Kurfürst, befand sich in seinem Arbeitszimmer im Schloß und betrachtete nachdenklich das vor ihm auf einem Tisch stehende Modell einer Fregatte, welches in all seinen Teilen vom Flaggenknopf bis zum Kiel auf das genaueste in allen Einzelheiten der Wirklichkeit nachgebildet war. Die Kriegsfregatte, deren Geschützmündungen zu beiden Bordseiten aus den Pforten der Batterie ragten, zeigte die farbige, malerische Ausführung der Kriegsfregatten des XVII. Jahrhunderts. Die am Bug wie am Heck befindlichen Verzierungen waren auf das kunstvollste geschnitzt und reich vergoldet. Ganz besonders war dies am Heck der Fall, wo ein verschlungenes „F. W.", umgeben von den Attributen des Mars und Neptun, wohl auf den Namen Friedrich Wilhelm deutete.

Ebenso reich vergoldet waren die prunkvoll ausgeführten drei großen Laternen, die sich am Heck der Fregatte befanden und den Abschluß der Kampagne*) bildeten, welche das vor dieser liegende Deck in allmählicher Ansteigung überragte.

Drei Masten mit aufgespannten weißen Segeln in den Rahen trugen allerlei Wimpel und Flaggen, und am Flaggstock beim Heck, die Laternen hoch überragend, wehte die Kriegsflagge des stolzen Seeschiffes, das sich hier den Augen des Kurfürsten darbot. Dieses Modell hatte Raule dem Kurfürsten vor einiger Zeit

*) Überhöhtes Achterdeck (Hinterdeck).

aus Holland als Aufmerksamkeit übersandt. Es war aber weniger das Modell, was den Kurfürsten so nachdenklich stimmte, denn derartige Schiffe hatte der brandenburgische Fürst während seines öfteren Aufenthaltes in Holland genug gesehen und betreten. Bei seinem regen Interesse, das er während seines Aufenthaltes in Holland dem Seewesen abgewonnen, war ihm das, was mit diesem zusammenhing, nichts Neues mehr.

Schon viel früher, ehe er mit Raule in Verbindung durch seine Gesandten kam, trug er sich mit dem Gedanken, auch seinem Lande einmal den Weg zum offenen Meer zu bahnen. Und vor Raule waren es schon Hollands Admirale, wie Gijsels van Lier und Harperton Tromp, mit denen er darüber gesprochen. Die politische Lage ließ aber immer wieder seinen Plan in den Hintergrund treten, wenn auch nie völlig verschwinden.

Nein, was der Kurfürst so nachdenklich betrachtete, das war die kleine Flagge, welche am Flaggstock der Fregatte saß. Der rote Adler im weißen Felde. Es war nur ein unscheinbares Stückchen Leinen, was hier hing und besaß doch eine so weitgehende Bedeutung. Der Kurfürst mußte bei dieser Flagge an die lübeckschen Hanseaten denken, die da sagten: „Das Fähnlein, das man einmal an den Mast gebunden, darf man nur in Ehren niederwunden.“ Nie anders.

Durch dieses Fähnlein, das Raule mit Einverständnis Friedrich Wilhelms an den Mast seiner Schiffe gebunden, die dort draußen auf der See gegen die Schweden kreuzten, hatte er auch des Kurfürsten Ehre angebunden. Nun schien es, daß diese neue Flagge nicht nur den Kriegführenden Schrekken, sondern auch bei den angeblich Neutralen Anstoß erregte. Er hatte den Eindruck, als ob man ihn zwingen wolle, dieses erst jüngst angebundene Fähnlein wieder niederzuholen, in schimpflicher Weise vom Meere wieder verschwinden zu lassen.

Und die Falte, die Friedrich Wilhelm zwischen den Augenbrauen hatte, grub sich immer tiefer ein. Seine Augen blitzten voller Zorn, und er wandte sich mit einigen Schritten zum Schreibtisch, wo die vom Kurier kürzlich von den Gesandten aus Holland überbrachten Papiere lagen. Er nahm diese zur Hand und überflog sie nochmals, dabei ingrimmig mit der Hand auf das Blatt schlagend, als träfe er damit den verkappten Feind. Dieser Feind, der sich nicht in offener Feldschlacht stellte, sondern hinter papierenen Paragraphen von seerechtlichen Gesetzen und diplomatischen Kniffen sich verschanzte. Handelte es sich darum, einen sichtbaren Feind zu treffen, o wie sollte er die Wucht dieses Hohenzollernarmes zu spüren bekommen. Der Kurfürst warf mit einer verächtlichen Gebärde das Aktenstück auf den Schreibtisch und ergriff den Degen, den er über den Sitz seines Armsessels am Schreibtisch geworfen. Fest umschloß seine Hand den Griff der Waffe, als wolle er die drei Fuß lange Klinge ziehen. Es war derselbe Degen, den er bei Fehrbellin gezückt, die schöne Meisterarbeit des Schwertfegers Leygebe. Doch schnell zwang er seine jähzornige Anwandlung nieder, und er legte den Degen beiseite, um auf dem hochlehnigen Sessel Platz zu nehmen. Er war ja auch der Mann, der in wohlüberlegten und wohlgesetzten Worten mit der Feder seine Feinde und Widersacher zu schlagen verstand. Und er saß sinnend eine Weile in seinem Sessel.

Friedrich Wilhem war bereits 55 Jahre, und sein langwallendes Haar zeigte schon viele Silberfäden. Er war von mittlerer Größe und neigte jetzt etwas zur Fülle. Vor allem fiel der bedeutende Kopf mit der stark gebogenen Nase ins Auge, den noch nicht die später von ihm getragene Allongeperücke bedeckte. Diese verlieh mit dem massigen Doppelkinn seinen Zügen einen besonders kraftvollen Ausdruck. Die stahlblauen Augen, die das Alter noch nicht geblichen, blickten scharf und durchdringend und konnten, wenn der Kurfürst in Erregung oder Zorn geriet, wozu seine Natur neigte, wahre Blitze schleudern. Dieser Ausdruck wurde noch verstärkt durch die tiefe Falte, die zwischen den Augenbrauen stand und sich im Laufe der Jahre dort schon zu sehr eingegraben hatte, um noch verschwinden zu können. Ein modisch zurechtgeschnittener Schnurrbart lag nur wie ein feiner dunkler Strich unter dieser Adlernase, die auf Kühnheit und Phantasie deutete. Das Herz aber konnte trotz den strengen Zügen, die das Leben während der sechsunddreißig Jahre einer durch Kampf und Politik überaus bewegten Regierung in diese gezeichnet, doch gütig sein. Friedrich Wilhelm war nicht nur der erste Feldherr seines Landes, sondern auch sein erster Staatsmann. Alle Personen um ihn wurden durch diesen weitblickenden tatkräftigen Geist bewegt, wie die Feder einer Uhr ihr erst Gang verleiht.

In dem Arbeitszimmer, dessen Fenster nach dem Schloßplatz und der Stechbahn hinausgingen, brannte in einem großen Marmorkamin ein Feuer. Der Kurfürst drehte seinen Sessel mehr dem wärmenden Feuer zu, da ihn die Gicht, welche er sich auf seinen Feldzügen zugezogen, an trüben Wintertagen besonders plagte.

Es herrschte eine lautlose Stille in dem Gemach, während Friedrich Wilhelm so saß. Nur ab und zu fiel ein veraschtes Scheit Holz in dem Kamin zusammen und die Funken sprühten knisternd.

Vom Platz vor dem Schlosse drangen die Laute der Bürger, die vom Markt kamen oder gingen, nur ganz gedämpft in dieses wohlige, im vlämischen Stil mit erlesenem Geschmack eingerichtete und mit Teppichen und Fellen belegte Arbeitszimmer.

Diese Stille wurde durch ein leises Pochen an der geschnitzten eichenen Tür unterbrochen, und auf einen Ruf des Kurfürsten trat der Kammerjunker und Major Otto Friedrich von der Gröben in das Zimmer, ein hochgewachsener Mann in den 30er Jahren.

„Was ist, Gröben?“ redete der Kurfürst den am Eingang des Gemachs stehenbleibenden Kammerjunker an.

„Wie Eure Kurfürstliche Durchlaucht befohlen haben, der Geheime Rat von Schwerin.“

„Er möge eintreten,“ nickte zustimmend der Kurfürst.

Mit einer Verneigung verschwand der Kammerjunker und der Geheime Rat und Minister Otto von Schwerin betrat gleich darauf das Kabinett. Er war ein langjähriger Berater des Kurfürsten und stand bereits im vorgerückten Lebensalter. Er trug die reiche Tracht der kurfürstlichen Räte. Graues Haar fiel auf den seidenen Spitzenkragen, der seinen Hals umschloß, ein ebenso grauer Schnurr- und Kinnbart gaben ihm einen würdevollen Ausdruck.

„Schwerin, ich habe Euch kommen lassen,“ redete der Kurfürst seinen Minister und Vorsitzenden des Geheimen Rats an, „wichtige Akta von Blaspeil und Romswinkel sind eingetroffen.“

Otto von Schwerin verneigte sich und trat näher zum Schreibtisch seines Fürsten. Der Kurfürst ergriff das auf dem Tisch liegende Schreiben und sagte weiter:

„Wie uns da Blaspeil referieren, machen unsere Sukzessen zur See in Holland böses Blut. Man murmurieret.“

„Ich fürchte,“ entgegnete Schwerin, „Eure Kurfürstliche Durchlaucht werden durch das dem Raule erteilte Recht, die Flagge Euer Gnaden zu führen, noch viele Molestierungen haben. Ich möchte mir erlauben, untertänigst zu memorieren, daß Eure Durchlaucht schon hiebevor durch die geplante Navigation zur See manch trübe Stunde erlebeten.“

Mit einem Ruck erhob sich der Kurfürst aus seinem Lehnstuhl, sank jedoch gleich darauf, indem er seinen Schmerz unterdrückte, in den Stuhl zurück.

„Schwerin, nie werde ich davon lassen —“

„Eure Kurfürstliche Durchlaucht sollten sich mehr Schonung auferlegen“ — sagte der Minister Otto von Schwerin und betrachtete seinen Herrn mit teilnahmsvoller Miene, wie er ihn so von Schmerzen geplagt sah.

„Ich werde der Gicht schon wieder Meister werden,“ entgegnete der Kurfürst nach einer Weile und biß die Zähne zusammen. „Ich wills!“ Und mit diesen Worten erhob er sich nochmals und stand nun aufrecht gelehnt am Schreibtisch.

„Schwerin, ich weiß Eure Opinio zu schätzen, die ich des öfteren in fürtrefflicher Art vernommen. Ihr wollet mich jetzo an die Operationen vor über zwanzig Jahren erinnern, die ich mit des Kaisers Majestät Fernandus in Wien anknüpfte zur Errichtung eines offenen Commerzium auf Ostindien und der Terram Australem zum Nutzen des Heiligen Römischen Reiches, Brandenburgs, meiner preußischen Lande und der Hansastädte, die leider nicht zum Ziele führten.

Ja, ich gebe Euch auch darin recht, daß unser Tractat mit des dänischen Majestät Christian anno 1651 über den Erwerb der Veste Dansburg an der Koromandelküste Indiens uns vielerlei Verdrüßlichkeit und mancherlei Kontroverse mit Dänemark gebracht. Es war mir leider durch den Unverstand meiner Untertanen, den Kommerz und die Navigation nach fernen Landen richtig zu bewerten, nicht möglich, den Kaufpreis von 120 000 Talern aufzubringen, obwohl ich selbstens 10 000 Taler signieren wollte.“

„Euer Gnaden gestatten zu bemerken,“ erwiderte Schwerin, „das Land ist nicht reich genug, die Summen aufzubringen. Es fehlt noch der Kommerz, der den Wohlstand schafft. Nur Agricultura —“

„Drum muß man ihn schaffen,“ rief energisch der Kurfürst. „Man muß den Bürger dafür zu inklinieren suchen. Schwerin, der gewisseste Reichtum und das Aufnehmen eines Landes kommen aus dem Commercium her. Seefahrt und Handlung sind die fürnehmsten Säulen eines Etats, wodurch die Untertanen beides zu Wasser als auch durch die Manufakturen zu Lande ihre Nahrung und Unterhalt erlangen. Und da seit verschiedenen Dezenii die Reiche Holland, Frankreich, England und Spanien die Erde jenseits der Meere sich teilen zum Negotinium ihrer Untertanen, so will auch ich für mich und mein Land mein Teil daran haben. Wenn im Reiche Karls die Sonne nicht unterging, so verlange auch ich für mein Land einen Platz an der Sonne, die für Holland, Spanien und Frankreich nicht untergeht.“

„So sehr ich Eurer Durchlaucht beistimme, so erheischt es doch meine Pflicht als Ratgeber Eurer Durchlaucht, nicht zu unterlassen, Euer Gnaden auf die Gefahren hinzuweisen, die in einer solchen Politik noch schlummern.“

„Ich weiß, Schwerin, Ihr und Meinders folgt nur zögernd meinen Plänen nach Seemacht und Kommerz zur See. Ich weiß, ich stehe hier im Lande damit so ziemlich allein. Aber Ihr solltet mich kennen, daß es ein Zurück für mich nicht gibt.“

„Euer Durchlaucht tun mir Unrecht!“ entgegnete Schwerin, „ich werde meinem kurfürstlichen Herrn stets ein ergebener Diener sein und ihm in allem folgen. Aber als treuer Diener habe ich auch die Pflicht, Euer Gnaden vorher auf die Gefahren dieses Weges hinzuweisen. Ich erblicke am politischen Himmel jetzo noch eine kaum wahrnehmbare Wolke, die mit der Fortsetzung der Navigation und Marine Euer Durchlaucht wächst, sonderlich, wenn dieselbe von Gott mit glücklichen Sukzessen ferner gesegnet werden sollte. Ein beständiger unauslöschlicher Zunder allerhand Kollision, Jalousie und Mißhelligkeiten mit anderen Staaten würde sie hervorrufen.“

„Schwerin, ich brauche die Marine“, gab der Kurfürst zur Anwort. „Als ich vor Jahren die brandenburgische ostindische Kompagnie ins Leben rufen wollte, die zum großen Teil an der Indolentia der Königsberger Kaufleute scheiterte, da hatte ich nur den Kommerz im Auge. Heute aber, wo wir noch im Kriege mit Schweden und Frankreich sind, da brauche ich die Marine zur Schädigung meiner Feinde.“

(Forts. folgt.)



Was der Seemann erzählt

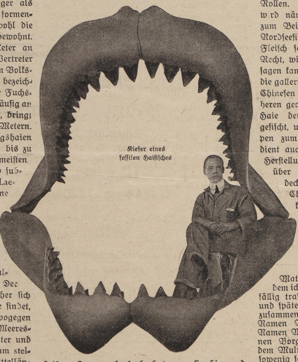
Einige Mitteilungen über die Haifische.

Auch im Wasser des ländерumgürtenden Weltmeeres ruht der Kampf ums Dasein ebensowenig wie auf dem festen Lande. Hier wie dort geht in der Tierwelt ein ewiges Morden, Verschlingen und Verschlungenwerden vor sich und das „wohlige Leben des Fischleins auf dem Meeresgrunde" besteht nur in der Phantasie des Dichters. Wie im Süßwasser so zeichnen sich in der See besonders die Seeteufel und Meerwölfe, vor allem aber die Haifische durch ihre Raubgier und Gefräßigkeit aus. Wie der Engländer G. Douglas berichtet, zerrissen und verschlangen die Haie selbst während einer heftig entbrannten Seeschlacht die ins Wasser gefallenen Matrosen und kämpften unter einander um ihre Beute mitten zwischen den feindlichen Flotten und durch den furchtbaren Kanonendonner und die einschlagenden Geschosse gar nicht gestört.

Die Haifische bilden mit nicht weniger als 150 Arten und 30 Gattungen eine sehr formenreiche Familie, die alle Meere und sowohl die hohe See wie die Küstenregionen bewohnt. Während mehrere Arten kaum einen Meter an Länge erreichen, werden verschiedene Vertreter des Haifischgeschlechtes Carcharinus, die im Volksmunde gewöhnlich schlechtweg als Haie bezeichnet werden, über 3 Meter lang und der Fuchshai (Alopecias vulpes Bonap.), der sich häufig an den Küsten der englischen Inseln zeigt, bringt es sogar zu einer Körperlänge von 15 Metern. Fast ebenso groß wird der zu den Heringshaien gehörende Carcharodon Rondeletis, der bis zu 40 Fuß lang wird und wohl der am meisten gefürchtete Haifisch in allen tropischen und subtropischen Meeren ist. Der Grönlandhai (Laemargus borealis), welcher, wie schon seine zoologische Benennung andeutet, sich nur in den kälteren Teilen des Weltmeeres aufhält, wird etwa 8 Meter lang. In seiner erstaunlichen Gefräßigkeit beißt er selbst den größten Walfischen Stücke aus dem Schwanze und läßt sich selbst durch die Speere und Harpunen der Walfischfänger bei seinem Fraße nicht stören. Der gemeine Hundshai (Galeus canis), welcher sich im Mittelmeere und auch in der Nordsee findet, mißt ausgewachsen 1,75 Meter Länge, wogegen der kleine Katzenhai der europäischen Meeresküsten (Scyllium canicula), nur 0,7 Meter und sein Vetter der graue Katzenhai (Scyllium stellare), nur 1 Meter lang wird. Im Mittelländischen und Atlantischen Meere ist auch der etwa 1 Meter Länge erreichende Glatthai (Mustelus laevis) eine gewöhnliche Form. Von sehr auffallender Gestalt sind der einen Meter lange gemeine Dornhai (Acanthias vulgaris), dessen zwei Rückenflossen mit einem Stachel versehen sind, der zwei Meter lange Engelfisch oder Meerengel der tropischen und gemäßigten Meere, dessen auffallend große Brustflossen flügelförmig ausgebildet sind, sowie vor allem der sogenannte Hammerfisch. Der Kopf dieses Haifisches, welcher sehr häufig in den wärmeren Meeren, aber auch im Mittelmeere vorkommt, ist seitlich in zwei Lappen ausgezogen, an deren Außenfläche die Augen stehen, und erscheint dadurch hammerförmig.

Die Haifische sind Geschöpfe, welche allen Seeleuten außerordentlich verhaßt sind, weil alle größeren Arten ohne weiteres als Menschenverschlinger gelten. Von dem bis 4,5 Meter Länge erreichenden Blauhai, welcher oben schieferblau, am Bauche aber weiß gefärbt erscheint, dabei eine sehr lange und spitze Schnauze besitzt, nimmt man dieses mit Recht an, ebenso von dem schon genannten sich vorwiegend auf hoher See aufhaltenden riesenhaften Carcharodon Rondeletis, die andern durch besondere Größe ausgezeichneten Haifischarten aber besitzen entweder ein zu mangelhaftes Gebiß, das sich mit seinen großen und spitzen, messerscharfen oder gesägten Zähnen nur auf den Oberkiefer beschränkt, oder die Weite ihres Maules ist nicht groß genug, um Menschen verschlingen zu können. Wenn immer und immer wieder von sehr vielen erfahrenen Seeleuten behauptet wird, daß alle großen Haifische gelegentlich zu Menschenfressern würden, so beruht das, wie namentlich die neueren Untersuchungen J. O. Nichols in den amerikanischen Gewässern gezeigt haben, auf einem Irrtum.

Glücklicherweise halten sich die für den über Bord fallenden Seemann so gefährlichen Blau- oder Menschenhaie fast nur in den Meeren der


Kiefer eines fossilen Haifisches

heißen Zone auf, doch hat man sie hin und wieder auch an den Küsten der Vereinigten Staaten von Nordamerika sowie in der Nord- und Ostsee gesehen. Jeder, der längere Zeit die tropischen Meere und namentlich die des malaiischen Archipels befahren hat, weiß, in welch unheimlicher Zahl diese schwimmenden Menschenjäger oft die Schiffe umschwärmen und wie gierig sie nach allem schnappen, was über Bord geworfen wird, seien es auch selbst größere Eisenteile.

Man kann im allgemeinen sagen, daß die Haifische, welcher Art sie auch angehören mögen, in den tropischen Gewässern weit gefährlicher sind als in denen der gemäßigten Zone und ebenso viel mehr zu fürchten sind auf hoher See als an den Küsten, weil sich hier viel mehr die kleineren und noch nicht erwachsenen Vertreter dieser Raubfischfamilie aufhalten. Ferner steht es fest, daß die Haifische viel mehr zur Nachtals zur Tageszeit auf Raub ausgehen und daß sie in fischreichen und von Schiffen sehr belebten Meeresregionen den Menschen weit weniger gefährden als in solchen, die arm an Fischen sind und nur selten von einem Schiffskiel durchfurcht werden.

Die Haie sind erstaunlich alte Lebewesen in der Meereswelt. Schon lange vor der Steinkohlenperiode, zur Zeit der Ablagerung der Silurformation, bevölkerten die Urformen dieser Fischfamilie den Ozean, und welch riesenhafte Größe einzelne ihrer Vertreter während der geologischen Tertiärzeit erreichten, kann man aus unserem Bilde ersehen, welches der bekannten Zeitschrift „Scientific American" entnommen ist. Wir sehen da einen jungen Mann in dem aufgesperrten Kiefer eines gigantischen Haifisches sitzen, dessen Knochenreste aus den Schichten der nordamerikanischen Tertiärformation ausgegraben wurden und im Museum der Naturkunde der Vereinigten Staaten aufbewahrt werden.

Übrigens wechseln Mensch und Haifisch in ihrem gegenseitigen Verhalten nicht selten ihre Rollen. Das Fleisch verschiedener Haifischarten wird nämlich von dem Menschen gegessen, wie zum Beispiel das des Dornhaies, der bei den Nordseefischern als „Steinaal" bekannt ist. Das Fleisch sehr jugendlicher Menschenhaie gilt mit Recht, wie Schreiber dieser Zeilen aus Erfahrung sagen kann, als sehr wohlschmeckend, ebenso wie die gallertreichen Flossen derselben Haifischart dem Chinesen als große Delikatesse gelten. In höheren geographischen Breiten werden die großen Haie der Trangewinnung halber regelmäßig gefischt, und dasselbe geschieht auch in den Tropen zum Zwecke der Leimbereitung. Endlich dient auch die Haut verschiedener Haifische zur Herstellung von Leder, und die über und über mit rauhen Knochenschuppen bedeckte Haut einiger größeren Arten bei Chinesen, Malaien und anderen Völkern zum Schleifen und Polieren von hölzernen und anderen Gerätschaften an Stelle der Eisenfeilen.

Dr. G.

Erinnerungen aus meiner Dienstzeit.

I.

Matrose Muli war ein Berliner Kind, mit dem ich zusammen die Schulbank gedrückt. Zufällig trafen wir nach langen Jahren in Kiel und später an Bord S. M. S. „Hansa" wieder zusammen. Er führte eigentlich den selt nen Namen Müller, doch war er nur unter dem Namen Muli bekannt und wurde selbst von seinen Vorgesetzten nicht anders genannt. Von dem Mulus eines Gymnasiums leitete er ebensowenig seinen Namen her, wie etwa von einer Verwandtschaft mit dem italienischen Maulesel, dort zu Lande „muli" genannt. Vielmehr war es sein Künstlername in des Wortes verwegenster Bedeutung. Muli, von kleiner untersetzter Gestalt, war ein äußerst gewandter Turner, der seine Kunst gelegentlich einer Kaisergeburtstagsfeier an Bord in den Dienst der guten Sache stellte und damit das Programm des Abends in wertvollster Weise bereicherte. Alles war gespannt, wer wohl seine vielversprechenden, mit riesenhaftem Tamtam angekündigten Glanzleistungen unter dieser Schutzmarke verberge. Man war erstaunt, als man den mit einer linkischen Verbeugung hervortretenden Matrosen Müller erkannte, der sich mit seinen etwas überwendlich schielenden Äugelein erst etwas verlegen umsah, dann aber durch seine wirklich hervorragenden Leistungen reichen Beifall erntete. Damit war sein Name gemacht, nämlich der Name „Muli", den er nicht wieder los wurde. Infolge seiner körperlichen Eigenschaften war er der fixeste Oberbramrahgast, der sein Glück hätte machen können, wenn er nicht dem Grundsatz gehuldigt hätte: „Drücken vom Dienst ist die vornehmste Pflicht des Soldaten." Darin hatte er es zur größten Vollendung gebracht. Oftmals wurde er im ganzen Schiff gesucht, und nur selten gelang es, ihn in seinen Verstecken aufzufinden.

H. Kl.

Marinedank Eingetr. Verein

Geschäftsstelle: Berlin SW 68, Kochstraße 28/29

Vorstand: **v. Prittwitz und Gaffron,** Admiral à la suite des Seeoffizierkorps, Mitglied des Preußischen Herrenhauses (Vorsitzender); **Kirchhoff,** Vizeadmiral z. D.; **v. Lans,** Admiral à la suite des Seeoffizierkorps; **Max Geitel,** Geheimer Regierungsrat im Kaiserlichen Patentamt; Ingenieur **Hugo Klapper,** Stellvertretender Vorsitzender des Vereins ehemal. Matrosen der Kaiserlichen Marine; **C. Schön,** Marinemaler; **Heinrich Schröder,** Verlagsbuchhändler; **Rudolf Wagner,** Chefredakteur.

Aus unserer Mitgliederliste

Nachstehende Fürstlichkeiten haben dem „Marinedank“ die Ehre erwiesen, die Mitgliedschaft unseres Vereins anzunehmen:

Seine Durchlaucht der regierende Fürst Reuß j. L., Gera-Schloß Osterstein. — Ihre Hoheit die Fürstin-Wittwe zu Waldeck und Pyrmont, Arolsen, Neues Schloß.

Es haben sich unserem Verein weiter folgende angesehene Persönlichkeiten und Unternehmungen angeschlossen:

Königl. Baurat Paul Bilfinger, Gebr. Blumenstein, Frau B. Bodenkeimer, Frau Ernst Bodenheimer, Direktor Boveri, M. Brinck, Heinrich Brohm, Geh Kommerzienrat, Frau Dr. R. Brasien, Dr. Georg Brumm, Brummer & Schweizer, Frau Auguste Brummer, Legationsratswitwe Frau Bumüller, M. Burnus, Chem. Fabrik Lindenhof C. Weyl & C. A.-G., Deutsche Oxhydric A.-Ges., Kaufmann Carl Dieterich, Valentin Ding, Günther Dinkler, Düngerfabrik Rheinau G. m. b. H., Gr. Oberamtmann a. D., C. Eckhardt, Chemiker Dr. Fritz Eckhard, Zuckerwarenfabrik Georg Ehrbar, Max Erlanger, Esch & Co., Estol A.-G., Fabrikdirektor W. Fabel, Jakob Feitel, Dän. Vicekonsul E. Finkh, Backfabrik Johannes Forrer, Architekt Wilh. Tucke-Michels, Andr. Bonig, Wirt, Wilh. Fuhrmeister, Oberingenieur, Ernst Geber, Dr. Giershausen, Frauenarzt, Wilhelm Göbel, Gottschalk & Dicker Nachf., Geschw. Gutmann, Dr. Wilh. Haas, Rechtsanwalt, Lotte Hasenbach, Dr. Heintze, Landgerichtsdirektor am Landgericht, August Hentschel, Direktor, A. Herzberger, Theodor Heß, Dr. Hesse, Gebr. Heuß, Mannheimer Ankerfabrik und Hammerwerk, H. Hildebrand & Söhne Ges. m. b. H., Christian Hohlweg, Hommelwerke Mannheim G. m. b. H., Emil Hriß, Martin Huber, Kfm., Huth & Co., Ludwig Janzer, Reg.-Rat, Warenhaus Kander Ges. m. b. H., Aug. Kauer, Fabrikbeamter, Erste Mannheimer Dampfmühle von Ed. Kauffmann Söhne G. m. b. H., Valentin Knieriem, Martin Koehler, Heinrich Kohlmeier, Frau Gustav Kramer Ww., Heinrich Krauß, Fabrikdirektor, Gebr. Krayer, Ad. Krebs, Herm. Krebs, Rhein. Papiermanufaktur, Jos. Kuhn, Kunheim & Co., W. Künstler, Frau Geh.-Rat H. Lanz, Dr. Karl Lanz, Fabrikant.

(Fortsetzung im nächsten Heft.)

Zugunsten der Hinterbliebenen der Marine

wurde dem Marinedank von der Berkefeld-Filter-Gesellschaft und Celler Filterwerke G. m. b. H. in Celle die Summe von 50 Mark überwiesen.

Gelegentlich eines Vaterländischen Abends in Spandau am 15. September d. J. fand eine Sammlung zugunsten der Kriegsteilnehmer zur See statt. Der Ertrag in Höhe von 50 Mark wurde durch den Vortragenden, Exzellenz Kirchhoff, dem Marinedank überwiesen.

Den Empfang obiger Summen bestätigen wir hierdurch bestens dankend.

Marinedank-Verlag, Berlin SW 68, Kochstraße 28/29. — Verantwortlicher Schriftleiter: Rudolf Wagner; verantwortlich für die Anzeigen: Heinrich Schröder, beide in Berlin. — Druck: Otto Elsner Akt.-Ges., Berlin S 42, Oranienstraße 140/42.

Briefe und Einsendungen für „Deutschland zur See“ sind ausschließlich an die Schriftleitung zu richten. Für Einsendungen an einzelne Mitglieder der Schriftleitung wird keine Gewähr übernommen.